



**Latvijas Republikas  
Valsts kontroles**

**Krievijas Federācijas  
Revīzijas palātas**

**INFORMATĪVS ZIŅOJUMS**

RĪGĀ

2008.gada 22.decembris

**Par 28.11.2007. slēgtās paralēlās revīzijas „Valsts institūciju darbība, nodrošinot preču un citu priekšmetu pārvietošanu Latvijas – Krievijas robežkontroles punktos” sniegto ieteikumu ieviešanu**

**1. Revīzijas juridiskais pamatojums**

1.1. 2006.gada 31.augusta Savstarpējās sadarbības starp Krievijas Federācijas Revīzijas palātu un Latvijas Republikas Valsts kontroli memoranda 1.pants.

1.2. 2007.gada 7.septembra lēmums par Krievijas Federācijas Revīzijas palātas un Latvijas Republikas Valsts kontroles paralēlās revīzijas veikšanu.

1.3. Krievijas Federācijas Revīzijas palāta revīziju veica, pamatojoties uz Krievijas Federācijas Revīzijas palātas darba plāna 2008.gadam 3.1.17.punktu, saskaņā ar Krievijas Federācijas Revīzijas palātas kolēģijas 2008.gada 12.septembra lēmumu Nr.4K (611).

1.4. Latvijas Republikas Valsts kontrole revīziju veica, pamatojoties uz Valsts kontroles likuma 2.pantu, Latvijas Republikas Valsts kontroles revīziju 2008.gada plānu, kas apstiprināts Latvijas Republikas Valsts kontroles padomes 2007.gada 10.decembra sēdē (protokols Nr.64, 1.§), un Pirmā revīzijas departamenta 2008.gada 8.septembra revīzijas uzdevumu Nr.5.1-2-39/2008.

**2. Revīzijas mērķis**

2.1. Revīzija tika veikta, lai iegūtu pietiekamu pārliecību par 28.11.2007. slēgtajā paralēlajā revīzijā „Valsts institūciju darbība, nodrošinot preču un citu priekšmetu pārvietošanu Latvijas – Krievijas robežkontroles punktos” konstatēto trūkumu novēršanu un veikto pasākumu pietiekamību. Revīzija ir plānota un veikta tā, lai sasniegtu revīzijas mērķi.

### 3. Revīzijas apjoms

3.1. Pārbaudes objekti:

#### Krievijas Federācijas Revīzijas palātas pārbaudes objekti

- Krievijas Federācijas Federālā drošības dienesta Pleskavas apgabala Robežapsardzes pārvalde
- Krievijas Federācijas Federālā muitas dienesta Ziemeļrietumu muitas pārvaldes Pleskavas un Sebežas muiža
- Krievijas Federācijas Lauksaimniecības ministrijas Federālā dienesta Veterinārās un fitosanitārās uzraudzības pārvalde Pleskavas un Tveras apgabalā
- Krievijas Federācijas Transporta ministrijas Federālā dienesta Autoceļu valsts uzraudzības pārvalde transporta uzraudzības jomā Pleskavas apgabalā

#### Latvijas Republikas Valsts kontroles pārbaudes objekti

- Iekšlietu ministrijas Valsts robežapsardze
- Finanšu ministrijas Valsts ieņēmumu dienests Muiža

3.2. Revīzijā tika izvērtēti līdz 2008.gada 5.decembrim institūciju veiktie pasākumi 28.11.2007. slēgtās paralēlās revīzijas „Valsts institūciju darbība, nodrošinot preču un citu priekšmetu pārvietošanu Latvijas – Krievijas robežkontroles punktos” sniegto ieteikumu ieviešanai.

### 4. Īss jomas raksturojums

4.1. Saskaņā ar likuma „Par Valsts ieņēmumu dienestu” 11.panta otrās daļas 1., 2., 3., 4., 5. un 6.punktu Latvijas Republikas muitas iestāžu kompetencē muitas politikas īstenošanā ir šādi uzdevumi:

- 4.1.1. kontrolēt muitas lietās pieņemto normatīvo aktu ievērošanu;
- 4.1.2. kontrolēt preču un citu priekšmetu ieviešanas un izvešanas atļauju sistēmas ievērošanu, iekasēt valsts nodokļus, muitas nodokli un muitas nodevas, kā arī citus valsts noteiktos obligātos maksājumus, kas saskaņā ar normatīviem aktiem nomaksājami uz muitas robežas;
- 4.1.3. sadarboties ar ārvalstu muitas iestādēm, aizturot kontrabandas kravas un konvencionāli aizliegtu priekšmetu ieviešanu un izvešanu;
- 4.1.4. likumos noteiktajā kārtībā sniegt muitas iestāžu darbības pārskatu un statistikas pamatdatus;
- 4.1.5. saskaņā ar normatīvajiem aktiem nodrošināt valsts institūcijas, komersantus, organizācijas un fiziskās personas ar informāciju muitas lietās;
- 4.1.6. sadarboties ar tiesībaizsardzības, valsts kontroles un valsts pārvaldes iestādēm, kā arī citām institūcijām jautājumos par muitas lietās pieņemto normatīvo aktu ievērošanu.

4.2. Atbilstoši Krievijas Federācijas valdības 26.07.2006. rīkojuma Nr.459 „Par Federālo muitas dienestu” 5.punktam Federālais muitas dienests īsteno šādus uzdevumus noteiktajā darbības sfērā:

- 4.2.1. īsteno muitas nodevu, nodokļu, antidempinga, speciālo un kompensācijas nodevu, iepriekšēju antidempinga, iepriekšēju speciālo un iepriekšēju kompensācijas nodevu iekasēšanu, kontrolē minēto nodevu un nodokļu aprēķina pareizību un savlaicīgumu, veic pasākumus to piespiedu piedziņai vai atmaksāšanai;
- 4.2.2. nodrošina saskaņā ar Krievijas Federācijas tiesību aktiem par valsts regulējumu ārējās tirdzniecības darbībām un Krievijas Federācijas starptautiskiem līgumiem par aizliegumiem un ierobežojumiem precēm, kas tiek pārvietotas pār Krievijas Federācijas muitas robežu, noteikto nosacījumu ievērošanu;
- 4.2.3. nodrošina, lai muitas institūcijas īstenotu vienveidīgu Krievijas Federācijas muitas likumdošanas piemērošanu;
- 4.2.4. īsteno muitas dokumentu noformēšanu un muitas kontroli;
- 4.2.5. veic muitas statistikas uzskaiti par ārējo tirdzniecību, kā arī speciālas muitas statistikas uzskaiti;
- 4.2.6. bez atlīdzības sniedz informāciju un konsultācijas muitas jautājumos ārējās ekonomiskās darbības dalībniekiem;
- 4.2.7. apkopo Krievijas Federācijas tiesību aktu piemērošanas praksi noteiktajā darbības sfērā.

4.3. Saskaņā ar Robežsardzes likuma 13.pantu Latvijas Republikas Robežsardzes uzdevumi ir:

- 4.3.1. nepieļaut, ka personas un transportlīdzekļi šķērso valsts robežu, kravas un citas mantas tiek pārvietotas pāri valsts robežai ārpus šim nolūkam noteiktajām vietām vai citā nelikumīgā veidā, atklāt un aizturēt valsts robežas pārkāpējus, kā arī atklāt pierobežas, pierobežas joslas, robežkontroles punktu un robežpārejas punktu režīma pārkāpējus;
- 4.3.2. organizēt robežpārejas punktu darbu un kopīgi ar muitas un Pārtikas un veterinārā dienesta iestādēm - robežkontroles punktu darbu, koordinēt robežkontroles punktus strādājošo kontroles dienestu darbību;
- 4.3.3. kopīgi ar muitas iestādēm noteikt robežkontroles punktus darba vietas citām institūcijām un privātpersonām, kas nodrošina robežšķērsošanas kontroli citos likumā noteiktajos jautājumos vai sniedz pakalpojumus valsts robežu šķērsojošām personām;
- 4.3.4. veikt robežkontroli un laist pāri valsts robežai personas, transportlīdzekļus, kravas un citas mantas, ja pareizi noformēti dokumenti, kas dod tiesības šķērsot valsts robežu, un ir pabeigtas robežsargu, muitas un citu valsts dienestu kontroles operācijas;
- 4.3.5. patstāvīgi vai kopīgi ar muitas iestādēm novērst ievēšanai Latvijas teritorijā un tranzītam cauri Latvijas teritorijai aizliegto priekšmetu nelikumīgu pārvietošanu pāri valsts robežai. Nepieļaut preču un citu priekšmetu pārvietošanu pāri valsts robežai, apejot muitas kontroli.

4.4. Atbilstoši 01.07.2003. likuma „Par Krievijas Federācijas valsts robežu” 30.pantam robežsardzes institūcijām ir šādi uzdevumi:

- 4.4.1. īstenot kontroli pār valsts robežas režīma, robežsardzes režīma un valsts robežas kontroles punktu režīma pilnvarojoša vai informējoša rakstura noteikumu izpildi;
- 4.4.2. kā arī pierobežas teritorijas robežās ir tiesīgas:
  - 4.4.2.1. nodot muitas institūcijām, vai to neesamības gadījumā aizturēt robežsardzes institūciju vai robežsardzes karaspēka, pildot tiem uzticētos uzdevumus valsts robežas aizsargāšanā, pierobežas teritorijā atklāto kontrabandu, citas preces, kravas un transportlīdzekļus, kas tiek nelikumīgi pārvietoti pāri valsts robežai;
  - 4.4.2.2. īstenojot kontroli, lai uzturētu valsts robežas režīmu, robežsardzes režīmu un valsts robežas kontroles punktu režīmu, veikt personu reģistrāciju un faktisko datu uzskaiti, statistiku, un izmantot šiem mērķiem informācijas sistēmas atbilstoši kārtībai, kas nav pretrunā ar federālo likumu.
- 4.5. Valsts institūcijas, kas nodrošina kontroli pār transportlīdzekļu kustību uz Latvijas-Krievijas robežas, ir:
  - 4.5.1. Krievijas Federācijas Federālā drošības dienesta Pleskavas apgabala Robežsardzes pārvalde;
  - 4.5.2. Krievijas Federācijas Federālā muitas dienesta Ziemeļrietumu muitas pārvaldes Pleskavas un Sebežas muiža;
  - 4.5.3. Krievijas Federācijas Lauksaimniecības ministrijas Federālā dienesta Veterinārās un fitosanitārās uzraudzības pārvalde Pleskavas apgabalā;
  - 4.5.4. Krievijas Federācijas Transporta ministrijas Federālā dienesta Autoceļu valsts uzraudzības pārvalde transporta uzraudzības jomā Pleskavas apgabalā;
  - 4.5.5. Latvijas Republikas Iekšlietu ministrijas Valsts robežsardze;
  - 4.5.6. Latvijas Republikas Finanšu ministrijas Valsts ieņēmumu dienests (Muitas iestādes);
  - 4.5.7. Latvijas Republikas Zemkopības ministrijas Pārtikas un Veterinārā dienesta Sanitārā robežinspekcija.
- 4.6. Uz Krievijas – Latvijas robežas tiek veikti šādi kontroles veidi:
  - 4.6.1. sanitārā – karantīnas kontrole;
  - 4.6.2. robežkontrole;
  - 4.6.3. imigrācijas kontrole;
  - 4.6.4. veterinārā un fitosanitārā kontrole;
  - 4.6.5. muitas kontrole.

## 5. Valsts institūciju darbības robežkontroles punktos

5.1. 28.11.2007. slēgtajā paralēlajā revīzijā „Valsts institūciju darbība, nodrošinot preču un citu priekšmetu pārvietošanu Latvijas – Krievijas robežkontroles punktos” tika konstatēts, ka:

- 5.1.1. *Latvijas un Krievijas atbildīgo institūciju plašāka savstarpēja sadarbība, tajā skaitā informācijas apmaiņa par prasībām, kādas tiek izvirzītas pārvadātājiem un transporta līdzekļiem, var veicināt kravas pārvadātāju nodrošināšanu ar atbilstīgu informāciju par biežāk konstatētajām neatbilstībām pavaddokumentos, šādi veicinot efektīvāku robežas šķērsošanu. Gan Latvijas, gan Krievijas atbildīgo institūciju*

*interesēs ir uzlabot kontroli pār starptautisko prasību, tajā skaitā Eiropas Savienības prasību autopārvadātājiem ievērošanu;*

5.1.2. *nepieciešams pilnveidot Krievijas Federācijā spēkā esošo normatīvo bāzi, kas nosaka valsts institūciju darbību kravu un transporta līdzekļu robežkontrolei, lai paaugstinātu kontroles efektivitāti un samazinātu autopārvadātāju izdevumus par papildus pakalpojumiem robežkontroles punktos, kas nepieciešami muitas normatīvo aktu prasību izpildei. Krievijas Federācijai, sadarbojoties ar Eiropas Savienību, nepieciešams harmonizēt starptautisko autopārvadājumu un tranzīta kravu muitas noformēšanas standartus;*

5.1.3. *nepieciešams harmonizēt Muitas konvencijā par starptautiskajiem autopārvadājumiem, izmantojot TIR karneti, noteiktās muitas maksājumu garantijas summas apmērus un svāra un gabarīta parametrus Krievijas Federācijā un Eiropas Savienībā, kas ļautu samazināt uz robežas veicamajām pārbaudēm nepieciešamo laiku, kā arī palielinātu kontrolpunktu caurlaidības spēju.*

5.2. *28.11.2007. slēgtas paralēlās revīzijas par valsts institūciju darbību, nodrošinot preču un citu priekšmetu pārvietošanu Latvijas – Krievijas robežkontroles punktos, ko veica Krievijas Federācijas Revīzijas palāta un Latvijas Republikas Valsts kontrole, rezultātā puses nonāca pie kopīga slēdziena:*

5.2.1. *svarīga loma situācijas stabilizēšanā uz Latvijas – Krievijas robežas ir Latvijas un Krievijas atbildīgo institūciju savstarpējās sadarbības efektivitātes paaugstināšanai. Samazinot neatbilstoši normatīvo aktu prasībām noformētu kravu izlaišanu iebraukšanai Krievijas muitas teritorijā, bez ievērojamiem finanšu ieguldījumiem iespējams palielināt robežkontroles punktu caurlaides spēju;*

5.2.2. *turpmāka Krievijas Federācijas sadarbība ar Eiropas Savienību harmonizētu prasību noteikšanā starptautisko pārvadājumu un kravu muitas noformēšanas jomā pozitīvi ietekmēs kravu transporta līdzekļu rindu problēmas risinājumu uz Latvijas – Krievijas robežas.*

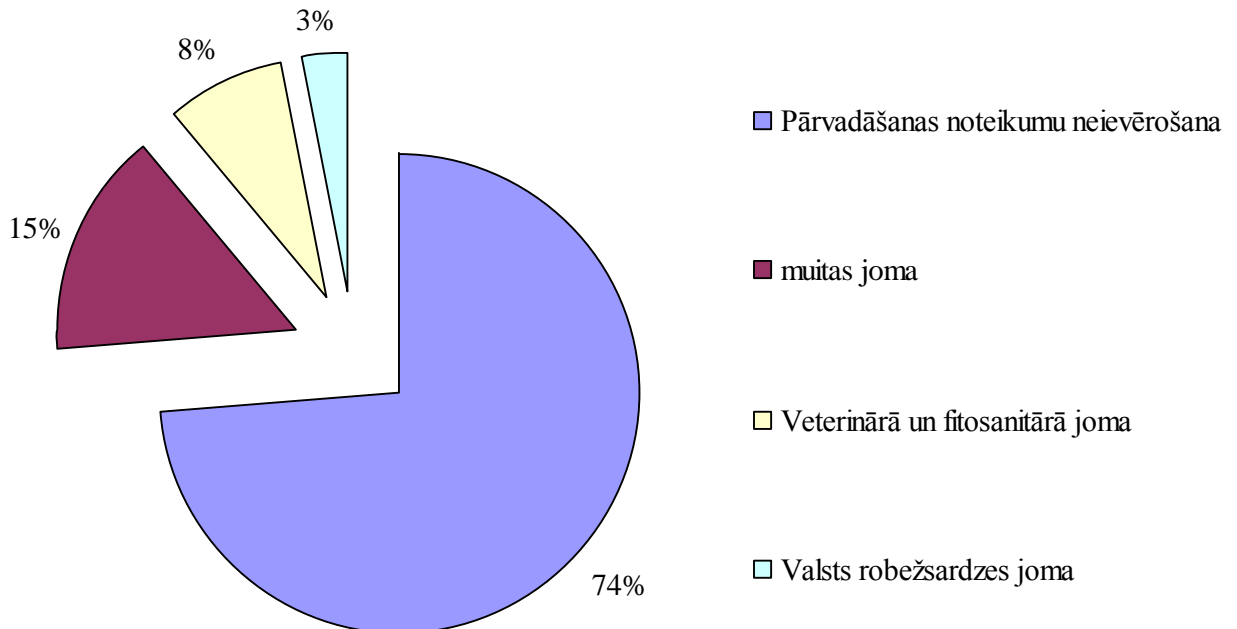
### **Latvijas Republikas Valsts kontrole** (atbilstoši ieteikumu ieviešanas revīzijas rezultātiem)

5.3. Izvērtējot Muitas veiktos pasākumus savstarpējās sadarbības paaugstināšanai, lai samazinātu neatbilstoši normatīvo aktu prasībām noformētu kravu izlaišanu iebraukšanai Krievijas muitas teritorijā, tika konstatēts, ka:

5.3.1. *muitas iestādes sadarbībā ar Autopārvadātāju asociāciju regulāri informē, arī elektroniskā veidā, autopārvadātājus par konstatētajiem galvenajiem kravu atgriešanas iemesliem un Krievijas Federācijas prasībām kravu pārvadājumiem un transportlīdzekļiem;*

5.3.2. *prasības kravu pārvadājumiem un transportlīdzekļiem Eiropas Savienībā un Krievijas Federācijā ir atšķirīgas. Lai gan Latvijas Republikas muitas iestādes amatpersonas ir informētas par Krievijas Federācijas prasībām, tomēr Latvijas Republikas muitas amatpersonas nav tiesīgas neizlaist pāri robežai kravu, kas atbilst Eiropas Savienības tiesību aktiem, bet neatbilst Krievijas Federācijas prasībām. Krievijas Federācijas muitas iestādes šādas kravas atgriež. Kravu atgriešanā Latvijas Republikā un atkārtotā izvešanā uz Krievijas Federāciju, un attiecīgo muitas procedūru noformēšanā tiek patērēti papildus resursi (laiks, cilvēkstundas u.c.);*

- 5.3.3. galvenie kravu atgriešanas iemesli ir saistīti ar Krievijas Federācijas pārvadāšanas noteikumu neievērošanu (tai skaitā maksimālā svara un gabarītu neatbilstības) un neatbilstības Krievijas Federācijas veterinārajā, fitosanitārajā un sanitārajā jomā (skatīt 1.attēlu);



1.attēls Kravas transportlīdzekļu atgriešanas no Krievijas Federācijas iemesli 2008.gada maijā

- 5.3.4. no Krievijas Federācijas krava tiek atgriezta, ja tās svars neatbilst Krievijas Federācijas pārvadāšanas noteikumiem. Revīzijas laikā konstatēts, ka 26% no izlases veidā pārbaudītajām TIR karnetēm transportlīdzekļa un kravas faktiskā masa ar pavaddokumentos norādīto masu KF un LR atšķiras, līdz ar to nav iespējams noteikt, kuri dati ir pareizi, jo muitas kontroles rezultātā netika atklātas transportlīdzekļa un kravas faktiskās kravas masas neatbilstības pavaddokumentos norādītajam. Nav iespējams noteikt, vai KF veiktie labojumi bija pamatoti.

#### **Krievijas Federācijas Revīzijas palāta** (atbilstoši ieteikumu ieviešanas revīzijas rezultātiem)

5.4. Izvērtējot Krievijas Federācijas veiktos pasākumus, lai harmonizētu prasības starptautisko pārvadājumu un kravu muitas noformēšanas jomā, tika konstatēts, ka:

- 5.4.1. Federālais muitas dienests savas kompetences ietvaros virza izskatīšanai oficiālās institūcijās, kas ir atbildīgas par Muitas konvencijas par starptautiskajiem autopārvadājumiem, izmantojot TIR karneti, jautājumu par rekomendējamā TIR karnetes garantijas apjoma palielināšanu no 50 tūkst. ASV dolāru līdz 60 tūkst. eiro ieviešanu;
- 5.4.2. veicot transporta kontroli robežkontroles punktā, nav atrisināta problēma par transportlīdzekļu svara un gabarītu parametru neatbilstību Krievijas teritorijā un Eiropas Savienības valstīs. Piecu un vairāk asu transportlīdzekļu (autovilcienu)

pilnā masa, kas noteikta ar Krievijas Federācijas Transporta ministrijas starpresoru instrukcijas dokumentu, nedrīkst pārsniegt 38 tonnas;

5.4.3. nav atrisināts jautājums par speciālo atļauju noformēšanas laika saīsināšanu smagsvara un lielgabarīta kravu ieviešanai Krievijas Federācijas muitas teritorijā;

5.4.4. Krievijas Federācijas valdības pieņemtie tiesību akti (26.06.2008. rīkojums Nr.480 „Par Noteikumu apstiprināšanu, kas nosaka dokumentu iesniegšanu muitas institūcijām Krievijas Federācijas valsts robežas kontroles punktos, kas nepieciešami citu kontroles veidu īstenošanai, atskaitot muitas kontroli”, Nr.481 „Par Noteikumu apstiprināšanu muitas institūciju īstenojamām atsevišķām darbībām Krievijas Federācijas valsts robežas kontroles punktos transporta kontroles jomā”, citi tiesību akti) kopumā veido tiesisko bāzi robežkontroles, transporta, muitas un pierobežas veterināro kontroles punktu un augu karantīnas kontroles punktu darbībai, un zināmā mērā nodrošina apstākļus valsts robežkontroles, muitas, transporta, veterinārās un fitosanitārās kontroles efektivitātes paaugstināšanai.

5.5. Robežkontroles punktos Ubiļinka un Burački izpildvaras federālās struktūras ir veikušas atsevišķus pasākumus, kādus paredz Krievijas Federācijas valdības 2008.gadā pieņemtie normatīvie akti.

5.6. No 2008.gada oktobra, izpildot Krievijas Federācijas valdības pieņemtos rīkojumus, muitas institūcijas robežkontroles punktos Ubiļinka un Burački uzsāka atsevišķu darbību izpildi transporta kontroles jomā, norit sagatavošanās iespējai izskatīt dokumentus, kas nepieciešami cita veida kontroļu veikšanai, atskaitot muitas kontroli.

5.7. Revīzijas palātas sniegtie ieteikumi saistībā ar atteikšanos no komercpakalpojumiem, kurus veic brokeri robežkontroles punktos, ir ieviesti.

5.8. Ieviesta vairāku kontroļu paralēla veikšana pasu kontroles etapā, iesaistot Federālā robežsardzes dienesta darbiniekus un amatpersonas no Federālā uzraudzības dienesta patērētāju aizsardzības un cilvēku labklājības jomā, kā arī ieviesta kopīga transportlīdzekļu apskates veikšana, iesaistot muitas iestādes amatpersonas un Federālā robežsardzes dienesta darbiniekus. Kopīga kontroles un apskates veikšana ļauj samazināt kopējo transportlīdzekļa atrašanās laiku pasu kontroles etapā līdz 15 minūtēm.

5.9. Ir ieviesti arī citi ieteikumi, kas vērsti uz robežkontroles punktu darba uzlabošanu.

5.10. Eksperimenta ietvaros, kas tika veikts no 2008.gada 1.jūlija, veicot preču un transportlīdzekļu noformēšanu, ievērojot „vienas pieturas” darbības principu, pārvadātājs vai viņa pārstāvis iesniedza dokumentus pēc pasu kontroles un transportlīdzekļu apskates tieši muitas iestādes amatpersonai, tādējādi autopārvadātājam nav nepieciešams vērsties pie dažādiem kontrolējošiem dienestiem. „Vienas pieturas” darbības principa eksperiments zināmā mērā sakārtoja dokumentu kustības shēmu, taču, ņemot vērā cilvēcisko faktoru, un elektroniskās rindas koordinēšanas iekārtas neesamību robežkontroles punktos, faktiskais transportlīdzekļu noformēšanas laiks nav ievērojami samazinājies.

5.11. Robežkontroles punktā Burački ir ieviesti ieteikumi par neefektīvas prakses atcelšanu, veicot kravu ar akcīzes marķējumu apskati. Muitas apskates šādai preču kategorijai tiek veiktas tikai atbilstoši Risku vadības sistēmai.

5.12. Robežkontroles punktā Ubiļinka ir ieviesti ieteikumi par nepieciešamību atļaut muitas posteņa vadītāja vietniekam, maiņas vecākajam pieņemt lēmumus, tādējādi visu diennakti nodrošinot lēmumu pieņemšanu visos jautājumos, kas ietilpst vadītāja kompetencē. Jāatzīmē, ka robežkontroles punktā Ubiļinka tiek aktīvi izmantota iepriekšējās informēšanas procedūra.

5.13. Revīzijas ietvaros tika konstatēts, ka ievērojami samazinājies pārkāpumu skaits, kurus veikuši Latvijas pārvadātāji. Izlases veidā pārbaudītie dati par 2008.gadu liecina, ka, gadījumos, kad Eiropas Savienības valstu pārvadātāju sniegtā informācija par transportējamo precī ir nepilnīga un nepieciešama papildus informācija, ievērojami palielinās transportlīdzekļu atrašanās laiks robežkontroles punktā, kas negatīvi ietekmē punkta caurlaides spēju.

5.14. Nav atrisināts jautājums par preču, kas tiek pārvietotas pāri Latvijas-Krievijas robežai, transportēšanas dokumentu un to pamatojošo dokumentu apliecinājumu, kuru sniedz Latvijas muitas darbinieki, ņemot vērā, ka, ievēdot preces Krievijas muitas teritorijā, joprojām ir iespējama pievienoto pamatojošo dokumentu apmaiņa pret citiem.

5.15. Būtiska kavēšanās transportlīdzekļu noformēšanā saistīta ar kravu re-eksportu un nereti ar transportlīdzekļu atkārtotu iebraukšanu kontroles punktā un transportlīdzekļu atkārtotu noformēšanu, kas negatīvi ietekmē dokumentu noformēšanas ātrumu.

5.16. Neraugoties uz to, ka re-eksportēto kravu īpatsvars no kopējā transportlīdzekļu skaita, kas noformēts iebraukšanai Krievijas Federācijā robežkontroles punktā Burački 2008.gada pirmajā pusgadā, ir samazinājies līdz 3,3%, salīdzinot ar analoģu periodu 2007.gadā (4,7%), preču partiju skaits, kas pakļauts re-eksporta režīmam, ir palicis ievērojams – 2267. Galvenie iemesli preču re-eksportam robežkontroles punktā Burački ir: Federālais uzraudzības dienests transporta jomā – 70% (Eiropas Savienības tiesību aktos noteikto transportlīdzekļu svāra un gabarītu parametru neatbilstība Krievijas teritorijā spēkā esošiem), muita – 18,6 %, Federālais uzraudzības dienests veterinārā un fitosanitārā jomā – 7,2 %, Federālais uzraudzības dienests patērētāju aizsardzības un cilvēku labklājības jomā – 4,0%, robežsardze – 0,2 %. Līdzīga situācija bija vērojama robežkontroles punktā Ubiļinka.

5.17. Muitas konvencija par starptautiskajiem autopārvadājumiem, izmantojot TIR karneti, nosaka, ka, lai nepieļautu autopārvadātāju ļaunprātīgu tranzīta sistēmas izmantošanu, muitas iestādes izņēmuma gadījumos veic preču pārbaudi, kas balstītas uz riska profiliem. Tomēr ievērojams pārbaūžu apjoms tiek veikts robežkontroles punktos, kuros nav atbilstošas infrastruktūras. Nav atrisināts jautājums par pārbaūžu veikšanu iekšzemes muitas iestādēs.

5.18. Izpildvaras federālās iestādes nav pilnā mērā ievērojušas atsevišķas normas, kuras nosaka 2006.gada 30.decembra Federālais likums Nr.266-Φ3 „Par izmaiņu ieviešanu atsevišķos Krievijas Federācijas normatīvajos aktos saistībā ar valsts kontroles uzlabošanu Krievijas Federācijas valsts robežas kontroles punktos” (stājies spēkā 2007.gada 1.janvārī), tai skaitā: nav noteikti, kuri valsts robežas šķērsošanas kontroles punkti tiek specializēti atbilstoši pārvietojamo kravu, preču un dzīvnieku veidiem; nav izstrādāta un ieviesta starpresoru informācijas sistēma, kas kopumā apgrūtina kravu pārvietošanās kontroli robežkontroles punktos, izraisa darbu dublēšanos un palēnina transportlīdzekļu noformēšanas procesu.

5.19. Nav izpildīts Krievijas Federācijas valdības lēmums par administrācijas izveidi automobiļu robežkontroles punktos.

5.20. Muitā ir izstrādāta risku vadības sistēma, kas palīdz identificēt kravas, kurām jāveic skenēšana inspekciju-pārbaūžu kompleksos (turpmāk – IPK). Jāatzīmē, ka IPK izmantošana neatrisina jautājumu par pārvadājamo kravu datu ticamību. Revīzijā tika konstatēts, ka izmantojamais IPK modelis kontroles punktā Ubiļinka nesniedz iespēju apskatīt transportlīdzeklī esošo precī trīsdimensiju attēlā vai pat divu plakņu attēlā. Tā rezultātā ne vienmēr ir iespējams viennozīmīgi klasificēt precī.

## **Kopīgie secinājumi**

5.21. Lai samazinātu uz robežas veicamajām pārbaudēm nepieciešamo laiku, kā arī palielinātu kontrolpunktu caurlaidības spēju, Krievijas Federācijai sadarbībā ar Eiropas Savienību turpināt



harmonizēt Muitas konvencijā par starptautiskajiem autopārvadājumiem, izmantojot TIR karneti, noteiktās muitas maksājumu garantijas summas apmērus, svara un gabarīta parametrus un citus nosacījumus.

5.22. Krievijas Federācijas robežas šķērsošanas laiks samazinātos, ja tiktu samazinātas uz robežas veicamās muitas procedūras. Kontroles punktos samazinot muitas iestāžu veikto kontroles procedūru skaitu, iespējams samazināt Krievijas Federācijas robežas šķērsošanas laiku. Muitas kontrole robežšķērsošanas punktos atbilstoši tehnoloģijā paredzētajām darbībām un pārbaudāmo dokumentu apjomam ir identiska preču deklarēšanai muitas saņēmējstādē. Robežkontroles punktos būtu nepieciešams veikt Krievijas Federācijas Muitas kodeksā un citos dokumentos noteikto kontroli, nodrošinot izmaksu un laika patēriņa ziņā adekvātas pamatkontroles, bet padziļinātā kravas kontrole, kas saistīta ar lielu laika patēriņu, veicama muitas saņēmējstādē.

5.23. Muitas konvencija par starptautiskajiem autopārvadājumiem, izmantojot TIR karneti, nosaka, ka, lai nepieļautu autopārvadātāju ļaunprātīgu tranzīta sistēmas izmantošanu, muitas iestādes izņēmuma gadījumos veic preču pārbaudi, kas balstīta uz riska profiliem.

5.24. Ievērojama daļa informācijas, kas atrodas dažādu valsts kontrolējošo iestāžu datu bāzēs, dublējas, kas palēnina transportlīdzekļu noformēšanu kontroles punktos. Nav izstrādāta informācijas apmaiņas kārtība starp izpildvaras federālajām iestādēm, īstenojot kontroli valsts robežas šķērsošanas punktos.

## 6. Informācijas aprites izvērtēšana starp iesaistītajām institūcijām

6.1. *28.11.2007. slēgtajā paralēlajā revīzijā „Valsts institūciju darbība, nodrošinot preču un citu priekšmetu pārvietošanu Latvijas – Krievijas robežkontroles punktos” tika konstatēts:*

6.1.1. *Krievijas Federācijas Revīzijas palāta un Latvijas Republikas Valsts kontrole ir konstatējušas, ka iesaistīto institūciju savstarpējās sadarbības līmenis ir nepietiekams, kas neveicina to darbības koordināciju kontroles efektivitātes paaugstināšanā;*

6.1.2. *Dati par autotransporta līdzekļu reeksportu no Krievijas robežkontroles punktiem Krievijas un Latvijas pusei būtiski atšķiras. Pēc Krievijas Federācijas muitas institūcijas datiem šis skaitlis vairāk nekā 5 reizes pārsniedz Latvijas muitas institūcijas datus.*

6.2. *28.11.2007. slēgtas paralēlās revīzijas par valsts institūciju darbību, nodrošinot preču un citu priekšmetu pārvietošanu Latvijas – Krievijas robežkontroles punktos, ko veica Krievijas Federācijas Revīzijas palāta un Latvijas Republikas Valsts kontrole, rezultātā puses nonāca pie kopīga slēdziena, ka robežkontroles punktu caurlaidības spēju palielināšanu būtiski var uzlabot jaunu kontroles tehnoloģiju ieviešana, īpaši muitas kontroles jomā. Iepriekšējās deklarēšanas procedūras izmantošanas veicināšana var būtiski samazināt kravu pārvadātāju uzturēšanās laiku robežkontroles punktā.*

### ***Iepriekšējā informēšana (SPEED)***

**Latvijas Republikas Valsts kontrole un Krievijas Federācijas Revīzijas palāta** (atbilstoši ieteikumu ieviešanas revīzijas rezultātiem)

6.3. Muitas informācijas apmaiņa starp Eiropas Savienību un Krievijas Federāciju tiek veikta, pamatojoties uz Eiropas Savienības un Krievijas Federācijas savstarpējā partnerības un sadarbības nolīguma 21997A1128(01) pamata. Nolīguma 78.panta otrā daļa paredz informācijas apmaiņu, muitas procedūru saskaņošanu un vienkāršošanu attiecībā uz precēm, kuras tirgo starp Pusēm, un Eiropas Kopienas un Krievijas tranzīta sistēmu savstarpēju savienojamību.

6.4. Revīzijas laikā pastāvošais informācijas apmaiņas veids starp Krievijas Federāciju un Latvijas Republiku joprojām nenodrošina, ka savlaicīgi tiek identificētas kravas svara, kā arī robežu šķērsojošo kravas transportlīdzekļu skaita atšķirības. Informācijas apmaiņa netiek veikta starp valstu muitas iestādēm, bet gan starp muitas brokeriem. Muitas iestādes, kā iepriekšējo deklarēšanos, izmanto muitas brokeru sniegto informāciju.

6.5. Gadījumos, kad pāravadātājam nav aizpildītas kravas noformēšanai nepieciešamās veidlapas, viņam jāgriežas pie muitas brokera, kurš tās noformē atbilstoši prasībām. Līdz ar to muitas darbiniekam pašam nav jāaizpilda kravas deklarēšanai nepieciešamās veidlapas un tiek ietaupīts laiks muitas kontrolei un robežas šķērsošanai. Muitas brokeru darbības aizstāšana iespējama, palielinot muitas dienesta darbinieku skaitu un uzlabojot darba organizāciju robežkontroles punktos.

6.6. Krievijas Federācijas Revīzijas palāta konstatēja, ka, palielinoties to preču un transportlīdzekļu apjomam, kuru noformēšanai tiek izmantota Federālā muitas dienesta iepriekšējās informēšanas procedūra, ne vienmēr samazinās muitas procedūru noformēšanas laiks kontroles punktā, jo brokeru sniegtā informācija bieži vien ir kļūdaina. Muitas iestāžu amatpersonai, ievadot tranzīta deklarācijas elektroniskajā kopijā pareizo informāciju, tiek patērēts papildu laiks, kas negatīvi ietekmē robežkontroles punktu caurlaides spēju.

6.7. Saskaņā ar Krievijas Federācijas valdības 24.06.2008. rīkojumu Nr.907-p robežkontroles punktos Burački un Ubiļinka notiek pakāpeniska atteikšanās no brokeru sniegtajiem pakalpojumiem, tranzīta deklarāciju elektronisko kopiju noformēšanas pakalpojumiem. Kontroles punkta Ubiļinka darba rezultātu analīze parādīja, ka robežkontroles punktu caurlaides spēja ir palikusi iepriekšējā līmenī.

6.8. Revīzijas laikā kontroles punktos Ubiļinka un Burački muitas brokeri turpināja darbu un noformēja autopāravadātāju dokumentus, kurus pārbaudīja muitas iestāžu amatpersonas, tai skaitā salīdzinot datus ar autopāravadātāja dokumentiem.

6.9. 2008.gada 15.janvāra Eiropas Parlamenta un Padomes lēmuma Nr.70/2008/EK par elektronisko muitas un tirdzniecības vidi 2.panta 3.pagrāfs nosaka, ka Eiropas Kopiena veicina elektronisko muitas sistēmu mijiedarbību ar trešo valstu vai starptautisku organizāciju muitas sistēmām un trešo valstu uzņēmēju piekļuvi elektroniskajām muitas sistēmām, lai varētu radīt starptautisku elektronisku vidi, ja to paredz starptautiski nolīgumi un ir attiecīgi finanšu noteikumi.

6.10. Eiropas Savienības un Krievijas Federācijas savstarpējās partnerības un sadarbības nolīguma 21997A1128(01) ietvaros 2007.gada 26.aprīlī Eiropas Savienības un Krievijas Federācijas muitas un robežu sadarbības komiteja nolēma atrisināt kritisko rindu problēmu uz Eiropas Savienības un Krievijas Federācijas robežas un tika pieņemta kopīga stratēģija. Stratēģijas ieviešanas gaitā no 2009.gada 1.janvāra tiks realizēts iepriekšējās deklarēšanās projekts SPEED (Single Portal of Entry and Exit of Data).

6.11. Ieviešot iepriekšējās informēšanas procedūru par precēm un transportlīdzekļiem, kas tiek ievesti Krievijas Federācijā no Latvijas Republikas teritorijas, saskaņā ar panākto vienošanos, Latvijas muitas iestāde piekrita piedalīties pilotprojektā (12 Eiropas Savienības valstu skaitā) iepriekšējās informācijas apmaiņai par precēm, kas tiek pārvietotas no Eiropas Savienības valstīm uz Krievijas Federāciju.

6.12. Krievijas Federācijas – Eiropas Savienības sadarbības muitas un transporta jomā apakškomitejā tika panākta vienošanās par koordinētas pieejas īstenošanu, risinot ilgstošo kravu rindu problēmu Krievijas Federācijas valsts robežas kontroles punktos ar Eiropas Savienības dalībvalstīm.

6.13. Apakškomitejas veikto pasākumu ietvaros 2008.gada jūlijā robežkontroles punktā Burački noritēja Krievijas Federālā muitas dienesta amatpersonu vizīte, kuras laikā notika tikšanās ar Latvijas Republikas muitas dienesta pārstāvjiem un Latvijas Republikas Finanšu ministrijas atašeju muitas jautājumos Krievijas Federācijā.

6.14. Minētās tikšanās laikā tika izskatīti jautājumi par eksperimentu robežkontroles punktā Burački, ieviešot jaunu tehnoloģisku caurlaižu sistēmu, ievērojot „vienas pieturas” darbības principu, kas ir vērsta uz transportlīdzekļu noformēšanas paātrināšanu. Tika izskatīti arī jautājumi, no kuru risinājuma atkarīga robežkontroles punkta caurlaides spējas palielināšanās un eksperimenta efektivitāte: iepriekšējās informēšanas ieviešana, prioritāra to transportlīdzekļu caurbraukšana, kuri izmanto iepriekšējās informēšanas procedūru.

6.15. 2008.gada augustā notika Krievijas Federālā muitas dienesta vadītāja vietnieka darba vizīte Latvijas Republikā, kuras gaitā tika apspriests jautājums par transportlīdzekļu noformēšanas paātrināšanu, tai skaitā izmantojot iepriekšējo informēšanu par precēm, kas tiek ievestas Krievijas Federācijas muitas teritorijā.

6.16. Ar Krievijas Federālā muitas dienesta 2008.gada 3.oktobra pavēli Nr.1230 tika apstiprināta „Instrukcija par muitas institūciju amatpersonu atsevišķu muitas operāciju veikšanas īpatnībām attiecībā uz precēm un transportlīdzekļiem, kas tiek pārvietoti pāri Krievijas Federācijas muitas robežai, izmantojot iepriekšējo informēšanu”, kas nosaka, ka saskaņā ar Eiropas Kopienų Komisijas un Krievijas Federālā muitas dienesta vienošanos Eiropas Savienības valstu muitas institūcijas sniedz Krievijas Federālajam muitas dienestam šādu informāciju:

- 6.16.1. TIR karnetes numuru un sēriju;
- 6.16.2. TIR karnetes turētāja identifikācijas numuru, nosūtītājvalsts kodu, galamērķa valsts kodu;
- 6.16.3. preču kodus (atbilstoši Krievijas Federācijas ārējās ekonomiskās darbības preču nomenklatūrai un/vai atbilstoši vienai no nacionālām ārējās ekonomiskās darbības preču (preču-statistikas) nomenklatūrām, kas balstīta uz Harmonizēto preču klasificēšanas un kodēšanas sistēmu, – ja, nosūtot transportlīdzekli, tiek aizpildīta šī informācija), kā arī citu informāciju.

6.17. Iepriekšējās informēšana (SPEED) projekts paredz samazināt rindas uz robežām, nodrošinot ātrāku muitas dokumentu apstrādi, nosūtot pretējai pusei elektroniskā veidā iepriekšējo informāciju par sagaidāmo transportu un precēm, kuru dati automatizēti integrētos vietējās informācijas sistēmās un tos nevajadzētu ievadīt no jauna, bet, ielaižot transportu valstī, būtu tikai jāizpilda minimālas kontroles procedūras, pievēršot uzmanību risku profiliem.

6.18. Pilotprojekts paredz noteikta apjoma informācijas nodošanu caur SPEED platformu Krievijas Federācijai, kā arī apstiprinājumu no Krievijas Federācijas, ka informācija ir saņemta.

6.19. Pilotprojekts neparedz datu aktualizēšanu ar izmaiņām, kas var rasties pārvadāšanas procesā, piemēram, papildu kravas iekraušanas gadījumā, tajā skaitā kravai atrodoties citā Eiropas Savienības dalībvalstī. Pilotprojektā nav paredzēta atgriezeniskā saite par Krievijas Federācijā apstrādātajām Eiropas Savienības valstīs atvērtajām karnetēm, kā arī informācijas sniegšana par Krievijas Federācijā atvērtajām karnetēm.

### ***Informācijas aprīte Muitas jomā***

#### **Latvijas Republikas Valsts kontrole** (atbilstoši ieteikumu ieviešanas revīzijas rezultātiem)

6.20. Revīzijā tika izvērtēti iesaistīto institūciju veiktie pasākumi savstarpējās sadarbības veicināšanai, lai novērstu būtiskas atšķirības robežu šķērsojošo kravas transportlīdzekļu skaitā.

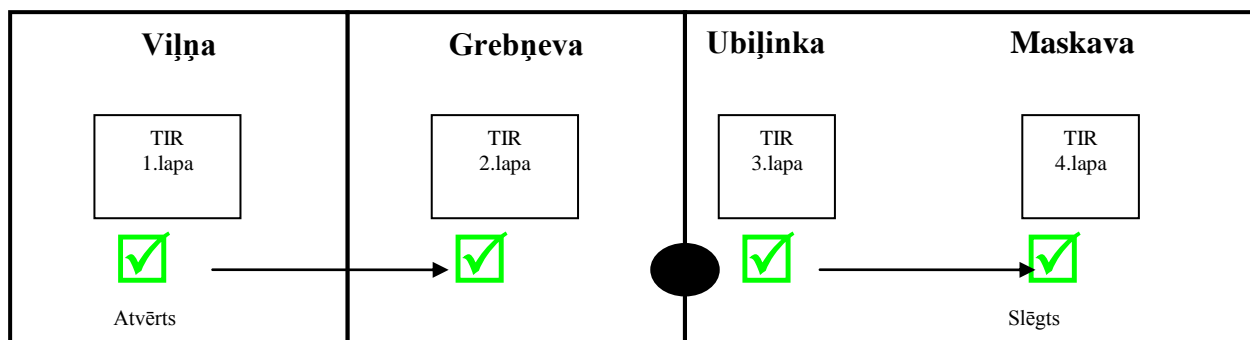
6.21. Lai gan ir veikti pasākumi informācijas aprites uzlabošanai, revīzijas laikā pastāvošais informācijas apmaiņas veids starp Krievijas Federāciju un Latvijas Republiku joprojām nenodrošina, ka savlaicīgi tiek identificētas kravas svara, kā arī robežu šķērsojošo kravas transportlīdzekļu skaita atšķirības.

6.22. Revīzijā tika salīdzināta Latvijas Republikas muitas iestādes informācija par TIR karnetēs norādīto preces svaru ar Krievijas Federācijas muitas iestādes iesniegto informāciju par TIR karnetēs norādīto kravas svaru. Tika konstatēts, ka Latvijas Republikas muitas iestādes informācijas sistēmās norādītais svars un Krievijas Federācijas muitas iestādes informācijas sistēmā norādītais svars atšķiras, taču Latvijas Republikas muitas iestāde, veicot atbilstošo kravu un to pavaddokumentu, tai skaitā, TIR karnešu, pārbaudi, nekonstatēja, ka TIR karnetē norādītais svars būtu neatbilstošs kravas faktiskajam svaram. 92 no visām 2008.gadā maijā noformētajām TIR karnetēm Latvijas Republikas muitas iestādes sākotnēji TIR karnetē norādītais kravas svars atšķiras par vairāk nekā 1 000 kg no Krievijas Federācijas muitas iestādē reģistrētā kravas svara. Revīzijā konstatēts:

- 6.22.1. 79% no izlases veidā pārbaudītajām TIR karnetēm sākotnēji TIR karnetē norādītais kravas svars no Krievijas Federācijas muitas iestādē reģistrētā kravas svara atšķiras par vairāk nekā 1 000 kg. Tā kā muitas amatpersona muitas informācijas sistēmā ievadījusi kļūdainu informāciju (piemēram, preču svars sistēmā norādīts 10 455 kg, bet deklarācijā tas norādīts 1 045,5 kg), jāsecina, ka nav izveidotas atbilstošas kontroles, kas novērstu kļūdas informācijas ievadīšanā un nodrošinātu kļūdu savlaicīgu identificēšanu un labošanu;
- 6.22.2. 26% no izlases veidā pārbaudītajām TIR karnetēm Krievijas Federācijā tika labots preces svars un skaits atbilstoši preces nosūtītāja iesniegtajiem dokumentiem. Piemēram, no Latvijas Republikas izbrauca krava ar 32 paletēm, bet Krievijas Federācijā atbilstoši iesniegtajiem dokumentiem TIR karnetē veikti labojumi, norādot kravu ar 12 paletēm. Tas rada risku, ka var notikt nelikumīga preču pārvietošana pāri Latvijas Republikas – Krievijas Federācijas robežai.

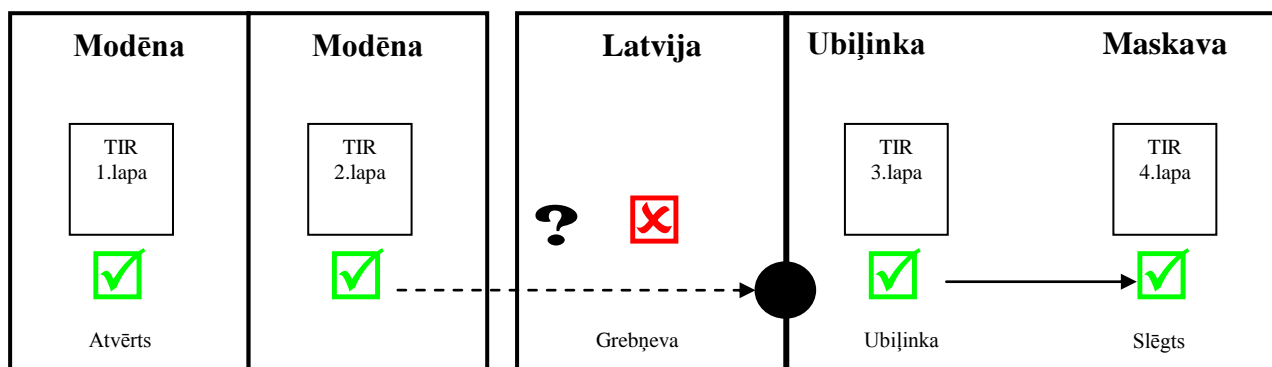
6.23. Salīdzinot Latvijas Republikas un Krievijas Federācijas muitas iestāžu iesniegto informāciju par Latvijas Republikas – Krievijas Federācijas robežu šķērsojušajām kravām 2008.gada maijā, konstatēts, ka dati par 9 TIR karnetēm atšķiras. Krievijas Federācijas muitas iestāde uzrāda, ka šīs kravas ir šķērsojušas Latvijas Republikas – Krievijas Federācijas robežu, bet Latvijas Republikas muitas iestādes rīcībā datu par šīm kravām nav. Pārbaudot visas 9 TIR karnetes, konstatēts:

- 6.23.1. daļa TIR karnetes ir atvērtas Viļņā, Lietuvā. TIR karnetē kā nākamais kontroles punkts norādīts Grebņevas muitas kontroles punkts. Uz TIR karnetes zaļās lapas pasaknīša ir Grebņevas muitas kontroles punkta zīmogs un atbildīgās muitas amatpersonas paraksts, tomēr nevienā Latvijas Republikas muitas informācijas sistēmā nav informācijas, ka šāda krava ar attiecīgo TIR karneti būtu šķērsojusi Latvijas Republikas – Krievijas Federācijas robežu (skatīt 2.attēlu). Līdz ar to nav iespējams pārliecināties, vai krava ir izbraukusi no Latvijas Republikas, vai ir realizēta Eiropas Savienībā;



2.attēls TIR karnešu kustības shematisks attēlojums

- 6.23.2. daļa TIR karnetes ir atvērtas Modēnā, Itālijā. TIR karnetēs kā nākamais muitas kontroles punkts norādīts Krievijas Federācijas muitas kontroles punkts Ubiļinka (Latvijas Republikas teritorijā Grebņevas muitas kontroles punkts). Uz TIR karnetes pasaknīšiem ir atzīmes par veiktajām muitas iestādes procedūrām gan Modēnā, gan Ubiļinkā, bet nav atzīmes par to, ka krava būtu šķērsojusi Latvijas Republikas – Krievijas Federācijas robežu attiecīgajā muitas kontroles punktā (skatīt 3.attēlu). Operatīva muitas iestāžu datu informācijas apmaiņa kravas dokumentu noformēšanas procesā muitas kontroles punktos ļautu identificēt cēloņus, kādēļ Latvijas pusei trūkst dati par atbilstošiem transportlīdzekļiem, kā arī ļautu savlaicīgi rīkoties, lai novērstu iespēju, ka tiek pārvadāti tikai kravas pavaddokumenti, bet krava faktiski netiek transportēta:



3.attēls TIR karnešu kustības shematisks attēlojums

6.24. Saskaņā ar Krievijas Federācijas sniegtajiem datiem 2008.gada maijā Krievijas Federācija uz Latvijas Republiku atgriezta 450 kravas automašīnas, bet saskaņā ar Latvijas Republikas muitas iestādes informāciju no Krievijas Federācijas uz Latvijas Republiku ir atgrieztas 362 kravas automašīnas, līdz ar to nesakrīt dati par 88 kravas automašīnām.

6.25. Terehovas un Grebņevas Muitas kontroles punktos ir reģistrētas no Krievijas Federācijas atgrieztas 30 kravas automašīnas, par kurām Latvijas Republikas muitas informācijas sistēmās nav informācijas, ka šādas kravas ar attiecīgajiem pavaddokumenti, tai skaitā TIR karnetēm, vispār jebkad būtu šķērsojušas robežu. Revīzijā konstatēts, ka saskaņā ar TIR karnetes numura piešķiršanas IT algoritmu minētie 30 TIR karnetes numuri nav iespējami, un saskaņā ar muitas sniegto informāciju muitas amatpersonai, ar roku rakstot TIR karnetes numuru Muitas transportlīdzekļu un/vai preču atgriešanas žurnālā, ir radušās pārrakstīšanās kļūdas.

### **Krievijas Federācijas Revīzijas palāta** (atbilstoši ieteikumu ieviešanas revīzijas rezultātiem)

6.26. Neraugoties uz veiktajiem koordinācijas pasākumiem, revīzijas ietvaros konstatēts, ka kontroles institūciju sadarbības līmenis robežkontroles punktos Burački un Ubiļinka ir nepietiekams, kas līdztekus citiem iemesliem, neveicina transportlīdzekļu kontroles laika un kontroles pasākumu skaita samazinājumu.

6.27. Starptautisko pārvadātāju ievestās kravas un transportlīdzekļi, kas neatbilst ne tikai Krievijas, bet arī starptautisko muitas tiesību aktu prasībām, ir galvenie transportlīdzekļu atgriešanas iemesli, kuri apgrūtina Muitas iestāžu darbību robežkontroles punktos un negatīvi ietekmē caurlaides spēju. Visvairāk transportlīdzekļi, virs 70%, tiek atgriezti (re-eksportēti) transporta kontroles rezultātā.

6.28. Pārbaudot datus par 2008.gada maijā un jūnijā noformētajām TIR karnetēm, par kurām Latvijas Republikas atbildīgajām institūcijām nav datu ne kā par eksportētām, ne arī kā par re-eksportētām kravām, vai kurām svara parametri Latvijas puses datu bāzēs atšķirās no Krievijas Federācijas muitas statistikā uzrādītajiem kravu svara parametriem, tika konstatēts:

- 6.28.1. Latvijas puses norādītajām TIR karnetēm kravas tika re-eksportētas. Lielākā daļa kravu šajā pašā vai nākamajā dienā tika atkārtoti noformētas kontroles punktos, kas ievērojami palielināja kopējo viena transportlīdzekļa noformēšanas laiku;
- 6.28.2. dokumentu pārbaudē konstatēts, ka TIR karnetēs, kuras Latvijas muitas institūcijas neidentificēja datu bāzēs kā eksportētas, tika ievestas Krievijas Federācijā, turklāt kravas tika pārvietotas tranzītā caur Latvijas Republiku;
- 6.28.3. analizējot datus par atšķirībām svara parametros Krievijas Federācija muitas sistēmas datus un Latvijas Republikas muitas sistēmas datus, tika konstatēts, ka esošās atšķirības bieži skaidrojamas ar tehniskām kļūdām, ievadot informāciju datu bāzēs. Piemēram, preces kopējais svars Latvijas Republikas datu bāzē tehniskas kļūdas dēļ desmit reizes pārsniedza kravu faktisko svaru un bija 94 283,0 kg, savukārt atbilstoši Krievijas Federācijas Federālā muitas dienesta datiem, bruto preču svars bija 9 428 kg. Analogiski Latvijā reģistrēts preču eksports ar kopējo svaru 26 689,0 kg, bet faktiski Krievijas Federācijā ievestas preces ar kopējo svaru 2 668,9 kg, ko apstiprina transporta dokumenti un svēršanas talona dati. Ir konstatēti gadījumi, kad tehnisku kļūdu dēļ, ievadot informāciju statistikas datu bāzē, Krievijas Federācijas muitas institūcijas atzīmē kravu svaru, kas desmit reizes pārsniedz faktisko svaru. Konstatēti arī fakti, kad preču pārvadātājs ir veicis labojumus TIR karnetēs atbilstoši TIR karnetei pievienotajiem pavaddokumentiem. Piemēram, TIR karnetē robežkontroles punktā Ubiļinka veiktas izmaiņas, kas apstiprinātas ar pārvadātāja zīmogu, un atbilstoši izmaiņām Latvijas puses datus norādītais bruto svars 21 291,0 kg ir svītrots, bet ierakstīto bruto svaru 20 423,0 kg apstiprina, atbilstoši pārbaudītajiem dokumentiem, starptautiskās pārvadājumu pavadzīmes (CMR) un fakturrēķina dati.

### ***Informācijas aprīte Robežsardzes jomā***

**Latvijas Republikas Valsts kontrole un Krievijas Federācijas Revīzijas palāta** (atbilstoši ieteikumu ieviešanas revīzijas rezultātiem)

6.29. Lai nodrošinātu robežsardzes iestāžu savstarpējo sadarbību, informācijas apmaiņu un darbības koordināciju, 2008.gadā noslēgta vienošanās starp Latvijas Republikas Valsts robežsardzi un Krievijas Federācijas Federālā drošības dienesta Robežsardzes dienestu par sadarbību robežšķērsošanas problēmu risināšanā, kā arī ir apstiprināts kopējs pasākumu plāns.

6.30. 2008.gada 23.septembrī apstiprinātajā Latvijas Republikas Valsts robežsardzes un Krievijas Federācijas Federālā drošības dienesta Robežsardzes dienesta sadarbības plānā ir norādīti pasākumi saistībā ar robežas šķērsošanu, no kuriem svarīgākie robežkontroles punktus ir:

- 6.30.1. abu pušu veicamās darbības gadījumos, kad izveidojies liels transportlīdzekļu skaits rindā pie robežas caurlaides punktiem;
- 6.30.2. abu pušu veicamās darbības gadījumos, kad tiek veiktas izmaiņas robežšķērsošanas kārtībā;
- 6.30.3. abu pušu veicamās darbības gadījumos ja tiek saņemta informācija par aktivitātēm, lai veiktu nelikumīgu kravu pārvietošanu pāri robežai.

## **Kopīgie secinājumi**

6.31. Lai gan iepriekšējās informēšanas procedūras izmantošanas veicināšana var būtiski samazināt kravu pārvadātāju uzturēšanās laiku robežkontroles punktā, tomēr to nevarēs izmantot kā kontroles mehānismu. Iepriekšējās informēšanas (SPEED) pilotprojekts neparedz datu aktualizēšanu ar izmaiņām, kas var rasties pārvadāšanas procesā, piemēram, papildus kravas iekraušanas gadījumā, tajā skaitā kravai atrodoties citā Eiropas Savienības dalībvalstī un atgriezenisko saiti par Krievijas Federācijā apstrādātajām Eiropas Savienības valstīs atvērtajām karnetēm un informācijas sniegšanu par Krievijas Federācijā atvērtajām karnetēm.

6.32. Joprojām Latvijas Republikas un Krievijas Federācijas iesaistīto institūciju savstarpējās sadarbības līmenis ir nepietiekams, jo muitas iestādes neapmainās ar informāciju par muitas kontroles rezultātiem. Līdz ar to savlaicīgi nav iespējams atklāt transportlīdzekļa un kravas neatbilstības pavaddokumentos norādītajam un nav iespējams noteikt kuras valsts muitas iestādes dati par kravu ir pareizi, nav iespējams pārliecināties, vai krava ir izbraukusi no attiecīgās valsts, vai tā vispār tika transportēta, vai tikai pārvietoti kravas dokumenti.

6.33. Kaut arī Latvijas Republikas un Krievijas Federācijas muitas iestādēs tika veikti pasākumi atgriezto kravu uzskaites uzlabošanai un atšķirības ir būtiski samazinājušās, tomēr izveidotās kontroles procedūras un savstarpēja sadarbība (informācijas apmaiņa) ir nepilnīga, jo joprojām pastāv atšķirības. Dati par autotransporta līdzekļu reeksportu no Krievijas robežkontroles punktiem Krievijas un Latvijas pusei nesakrīt par 20%.

6.34. Lai robežkontroles punktus efektīvāk izmantotu resursus kravas kontrolei, Latvijas un Krievijas atbildīgajām institūcijām jāizvērtē savstarpējās sadarbības iespējas, tas ir, izmantot otras valsts veikto kontroļu procedūru rezultātus.

## **7. Modernizācijas plānu un investīciju projektu izvērtēšana**

7.1. *28.11.2007. slēgtajā paralēlajā revīzijā „Valsts institūciju darbība, nodrošinot preču un citu priekšmetu pārvietošanu Latvijas – Krievijas robežkontroles punktos” tika konstatēts:*

- 7.1.1. *Krievijas – Latvijas robežkontroles punktu jauda un infrastruktūra neatbilst prasībām, kādas nepieciešamas pašreizējā ekonomiskajā situācijā, jo strauji pieaug preču apgrozījums starp Krievijas Federācijas un Eiropas Savienības valstīm, tajā skaitā ar Latvijas Republiku. Būtisks šīs problēmas risinājums ir esošo robežkontroles punktu modernizācija vai jaunu, modernu robežkontroles punktu izbūve;*
- 7.1.2. *Lai gan izveidotās starpvaldību darba grupas un arī Latvijas un Krievijas muitas institūciju vadītāji atzīst nepieciešamību veidot saskaņotu pieeju, plānojot infrastruktūras izmaiņas, robežkontroles punktu modernizāciju un jaunu punktu*

*izbūvi, tomēr informācija par modernizācijas plāniem liecina, ka plānotās kontroles punktu jaudas un projektu ieviešanas grafiki nav pilnībā saskaņoti;*

- 7.1.3. *Saskaņotu darbību trūkums, plānojot robežkontroles punktu modernizāciju un izbūvi, var radīt nelietderīgu un neefektīvu budžeta līdzekļu izlietojumu, turklāt tas neveicina situācijas uz robežas uzlabošanu un kravu autotransporta rindu samazināšanos.*

7.2. *28.11.2007. slēgtas paralēlās revīzijas par valsts institūciju darbību, nodrošinot preču un citu priekšmetu pārvietošanu Latvijas – Krievijas robežkontroles punktos, ko veica Krievijas Federācijas Revīzijas palāta un Latvijas Republikas Valsts kontrole, rezultātā puses nonāca pie kopīga slēdziena, ka Latvijas un Krievijas atbildīgo valsts institūciju darbības saskaņošana robežkontroles punktu celtniecības un modernizācijas projektēšanas stadijā ļautu izvairīties no nelietderīga un neefektīva budžeta līdzekļu izlietojumu.*

1. tabula

Informācija par Latvijas Republikas un Krievijas Federācijas robežkontroles punktu plānotajām jaudām pēc modernizēšanas un rekonstrukcijas laika grafikiem

<b>Radītajs</b>	<b>Saskaņā ar Latvijas Republikas Valsts ieņēmumu dienesta informāciju</b>	<b>Saskaņā ar Federālā muitas dienesta informāciju</b>
Terehovas (LR) – Buračku (KF) robežkontroles punktu plānotā caurlaidība transporta līdzekļiem kopā uz abām pusēm / kravas automobiļi Plānotais rekonstrukcijas laiks	2 000 / 1 200 Terehova Nav finansējuma	3 300 / 1 600 Burački 2009. gads
Grebņevas (LR) – Ubiļinkas (KF) robežkontroles punktu plānotā caurlaidība transporta līdzekļiem kopā uz abām pusēm / kravas automobiļi Plānotais rekonstrukcijas laiks	1 500 / 900 Grebņeva Tiek plānots pabeigt 2010.gadā	Nav informācijas Ubiļinka Rekonstrukcija sāksies 2010. gadā
Vientuļu (LR) - Ludonkas (KF) robežkontroles punktu plānotā caurlaidība transporta līdzekļiem kopā uz abām pusēm / kravas automobiļi Plānotais rekonstrukcijas laiks	600 / 420 Vientuļi Nav finansējuma	500 / 100 Ludonka 2008. gads

### **Latvijas Republikas Valsts kontrole** (atbilstoši ieteikumu ieviešanas revīzijas rezultātiem)

7.3. Izvērtējot veiktos pasākumus robežkontroles punktu celtniecības un modernizācijas projektēšanas darbību saskaņošanā, tika konstatēts, ka:

- 7.3.1. muitas kontroles punktu modernizācijas plāni uz Latvijas Republikas – Krievijas Federācijas robežas tiek apspriesti Starpvaldību komisijas sēdēs, taču joprojām Latvijas Republikas pusē robežkontroles punktu plānotās jaudas ir atšķirīgas;
- 7.3.2. atbilstoši grozījumiem likumā „Par valsts budžetu 2008.gadam” tika samazināts finansējums modernizācijas projekta realizēšanai. Saskaņā ar muitas iestādes sniegto informāciju uz 05.12.2008. finansējums ir paredzēts tikai Grebņevas muitas kontroles punkta modernizācijai;
- 7.3.3. Neskatoties uz to, ka šā gada jūlijā saskaņā ar grozījumiem likumā „Par valsts budžetu 2008.gadam” finansējums tika samazināts, muitas iestāde 2008.gada septembrī sniedza Valsts kontrolei informāciju par projekta realizācijas plāniem, norādot, ka tie tiks īstenoti vēl 2008.gadā (skatīt 2.tabulu):



2.tabula

Robežkontroles punktu uz Latvijas-Krievijas robežas modernizācijas plāni un plānotās jaudas

RKP	Terehova	Grebņeva	Vientuļi
Pašreizējās jaudas	1000 auto/diennaktī (t.sk. 400-vieglās un autobusi, 600-kravas)	800 auto/diennaktī (t.sk. 320-vieglās un autobusi, 480-kravas)	300 auto/diennaktī (vieglās un autobusi)
plānotās jaudas	2000 auto/diennaktī (t.sk. 800-vieglās un autobusi, 1200-kravas)	1500 auto/diennaktī (t.sk. 600-vieglās un autobusi, 900-kravas)	600 auto/diennaktī (t.sk. 420-vieglās un autobusi, 100-150 (ar iespēju palielināt līdz 180)-kravas)
plānotais projektēšanas pabeigšanas laiks	2008.gada jūlijs, tiek veikta projekta ekspertīze	Projektēšana pabeigta 2008.gada maijā	tiks uzsākta 2008.gadā
būvniecības konkursu izsludināšana	līdz 2008.gada beigām	2008.gada jūlijs	

7.3.4. 11.11.2008. notika starpvaldību tikšanās par robežas jautājumiem, taču Latvijas Republikas muitas amatpersonas nav informējušas Krievijas Federācijas muitas amatpersonas par muitas kontroles punkta modernizācijas apturēšanu un tālākajiem plāniem muitas kontroles punktu attīstībā;

7.3.5. Muitas iestāde nav izvērtējusi robežkontroles punktu modernizēšanas pasākumiem jau izlietoto līdzekļu un plānoto izdevumu lietderību, nav izstrādājusi alternatīvu risinājumu pieejamo finanšu resursu ietvaros. Muitas kontroles punktu darbības un kvalitatīvas muitas pamat kontroles nodrošināšanai situācijā, kad tiek apturēta plānotā modernizācija. Piemēram, ieguldot vienu ass svaru iegādei un aptuveni tik pat svaru uzstādīšanai, tiktu nodrošinātas pamat kontroles kravu svēršanā. Šādu iespējamo risinājumu nozīme ir īpaša apstākļos, kad muitas dienesta svaru iekārtas 2008.gadā septiņus mēnešus Grebņevas Muitas kontroles punktā un astoņus mēnešus Terehovas Muitas kontroles punktā nedarbojās, tādējādi nenodrošinot svara un gabarīta parametru kontroli.

#### Krievijas Federācijas Revīzijas palāta (atbilstoši ieteikumu ieviešanas revīzijas rezultātiem)

7.4. Izvērtējot veiktos pasākumus robežkontroles punktu celtniecības un modernizācijas projektēšanas darbību saskaņošanā, tika konstatēts, ka:

7.4.1. dažādas valsts atbalsta programmas paredz pasākumus darbojošos robežkontroles punktu rekonstrukcijai un jaunu kontroles punktu celtniecībai. Aktuālie dati ir atspoguļoti 3.tabulā:

3.tabula

Robežkontroles punktu uz Krievijas – Latvijas robežas modernizācijas plāni un plānotās jaudas

RKP	Burački	Ubiļinka	Ludonka
Pašreizējās jaudas	1400 auto/diennaktī (t.sk. 600-vieglās un autobusi, 800-kravas)	Līdz 2000 auto/diennaktī (t.sk. 480-kravas)	300 auto/diennaktī (vieglās un autobusi)
plānotās jaudas	3300 auto/diennaktī (t.sk. 1700-vieglās un autobusi, 1600-kravas)		500 auto/diennaktī (t.sk. 100-kravas)
plānotais projektēšanas pabeigšanas laiks			
būvniecība	līdz 2009.gada beigām	2010.gads	tiks pabeigta 2008.gadā

7.4.2. Muitas kontroles punktu modernizācijas plāni uz Latvijas Republikas – Krievijas Federācijas robežas tiek apspriesti Starpvaldību komisijas sēdēs, taču joprojām robežkontroles punktu plānotās jaudas ir atšķirīgas.

7.5. Vairākās darba grupās Krievijas Federācijas muitas amatpersonas ir informējušas par modernizācijas attīstības gaitu, piemēram:

7.5.1. sniegta informācija, ka Ludonkas robežkontroles punkta rekonstrukciju ar caurlaides spēju 500 automašīnas/diennaktī ir plānots pabeigt 2008.gada ceturtajā ceturksnī;

7.5.2. kā arī sniegta informācija, ka nav atrisināti jautājumi par Ubiļinkas robežkontroles punkta rekonstrukciju, tai skaitā autostāvvietu un papildus boksa kravas autotransporta pārbaudei nepieciešamās infrastruktūras aprīkošanu, un transporta infrastruktūras modernizēšanu. Nepieciešami pievedceļu uzlabojumi pie robežkontroles punktiem Ubiļinka, Burački un Ludonka, kā arī nepieciešama autoceļu paplašināšana starp Grebņeva-Ubiļinka, Ludonka-Vientuļi utt.

7.6. Robežkontroles punktā Burački no 1993.gada netiek veikta transportlīdzekļu svēršana. 2007.gadā robežkontroles punktā Ubiļinka uzstādītie platformas tipa svēršanas kompleksi neļauj noteikt transportlīdzekļu asu slodzi, rezultātā ir neefektīva asu svara slodzes kontrole un budžeta līdzekļu izlietojums transportlīdzekļu svara kontroles nodrošināšanai. Asu slodzes normu un transportlīdzekļu maksimālās masas kontrolei nepieciešamo svaru iekārtu neesamība rada zaudējumus autoceļiem un ceļu infrastruktūras objektiem, noved pie finanšu līdzekļu nesāņemšanas budžetā, kā rezultātā valsts budžetā netiek iekasēti līdzekļi gan kompensāciju veidā par smagsvara transportlīdzekļu autoceļiem nodarītajiem zaudējumiem, gan arī kā soda sankcijas par pārkāpumiem pārvadājumu jomā.

### **Kopīgie secinājumi**

7.7. Revīzijā konstatēts, ka, plānojot infrastruktūras izmaiņas, robežkontroles punktu modernizāciju, jaunu punktu izbūvi un pieejamos finanšu resursus, nav pilnībā saskaņoti plānotās kontroles punktu jaudas un projektu ieviešanas grafiki, kā rezultātā budžeta līdzekļi tiek izlietoti nelietderīgi un neefektīvi.

## **8. Slēdziens**

8.1. Atbilstoši Krievijas Federācijas Revīzijas Palātas un Latvijas Republikas Valsts kontroles ieteikumu, kas norādīti 28.11.2007. kopīgajā informatīvajā ziņojumā „Paralēlās revīzijas par valsts institūciju darbību, nodrošinot preču un citu priekšmetu pārvietošanu Latvijas Republikas – Krievijas Federācijas robežkontroles punktos”, ieviešanas pārbaudes rezultātiem puses nonāca pie kopīga slēdziena.

8.2. Latvijas Republikas – Krievijas Federācijas robežšķērsošanas problēmu risināšanā būtiska nozīme ir Latvijas un Krievijas atbildīgo institūciju savstarpējās sadarbības efektivitātes paaugstināšanai:

8.2.1. informācijas apmaiņai par konstatētajām neatbilstībām kravas pārvadājumos, tai skaitā par atklātajām transportlīdzekļa un kravas faktiskajām masas neatbilstībām pavaddokumentos norādītajam, kas nodrošinātu kontroli krāpniecības darbību (dokumentu viltošanas, fiktīvu kravu pārvadāšanas) ierobežošanai uz Latvijas Republikas – Krievijas Federācijas robežas;

8.2.2. informācijas apmaiņai par valstu muitas iestāžu veikto kontroles procedūru rezultātiem, izmantošanai un iespēju paļauties uz kādām no veiktajām procedūrām;

- 8.2.3. pilnīgas informācijas apmaiņai par karnešu sākotnējiem datiem, par tajās veiktajām izmaiņām un iespēju iepriekšējās informēšanas datus (SPEED) izmantot informācijas saņemšanai par Krievijas Federācijā atvērtajām un apstrādātajām karnetēm;
- 8.2.4. Latvijas Republikas un Krievijas Federācijas atbildīgo valsts institūciju darbības saskaņošana robežkontroles punktu celtniecības un modernizācijas projektēšanas stadijā ļautu izvairīties no nelietderīga un neefektīva budžeta līdzekļu izlietojuma.

8.3. Lai harmonizētu prasības starptautisko pārvadājumu un kravu muitas noformēšanas jomā, jāturpina Krievijas Federācijas sadarbība ar Eiropas Savienību, kas pozitīvi ietekmēs kravu transporta līdzekļu rindu problēmas risinājumu uz Latvijas Republikas – Krievijas Federācijas robežas.

8.4. Lai izvairītos no nelietderīga un neefektīva budžeta līdzekļu izlietojuma, panākt vienotu izpratni par robežšķērsošanas risinājumiem trūkumu novēršanai, saskaņojot plānotās kontroles punktu jaudas un modernizācijas projektu ieviešanas grafikus, kā arī nodrošinot savlaicīgu informācijas apmaiņu par kravu kontrolē būtiskiem jautājumiem.

8.5. Lai uzlabotu kontroles pasākumu efektivitāti un operatīvu veikšanu robežšķērsošanas punktos, Krievijas Federācijas izpildvaras Federālajām iestādēm rosināt ātrāku starpresoru integrētās automatizētās informāciju sistēmas izveidi un ieviešanu.

Latvijas Republikas  
valsts kontroliere

Krievijas Federācijas Revīzijas palātas  
priekšsēdētājs

I. Sudraba

S. V. Stepašins